

INTERNACIA FERVOJISTO

2007.3



IFEF-Estraranoj dum vizito en Triesto

La reloj ligas la landojn, Esperanto la popolojn



Jen supre la anonco-paĝo de la hejm-paĝo de HFEA
kreita de niaj hungaraj fervojistaj amikoj.

Vi povos malkovri ĝin pere de la TTT-paĝo:

http://espleono.uw.hu/xhfea.html

Frontpaĝe.
Okaze de la estrarkunveno en Trieste, la ĉeestantoj vizitas la urbon sub la sperta gvidado de Elda Doerfler.

Enhavo

Nia venonta 60-a IFEF-kongreso en Pollando ?

Pri kiuj lando kaj urbo balotos niaj IFEF-komitatanoj dum la IFEF-kongreso en Parizo? Kompreneble, tio rilatas al la proponoj faritaj de la Landaj Asocioj. Tamen ŝajnas ke Pollando pretas transpreni la taskon kaj proponi al ni agrablan akcepton por nia 60-a IFEF-kongreso.

Do, atendante la verdikton de niaj decid-povantoj, ni jam povas iom dezirimagi pri tiu agrabla lando.

Pollando *(en pola : Polska)* estas lando en centra Eŭropo. Ĝi konsistas el 16 administrataj dividoj nomataj vojevodioj: (Dolnośląskie, Kujawsko-Pomorskie, Lódzkie, Lubelskie, Lubuskie, Malopolskie, Mazowieckie, Opolskie, Podkarpackie, Podlaskie, Pomorskie, Śląskie, Świetokrzyskie, Warmińsko-Mazurskie, Wielkopolskie, Zachodniopomorskie).

Historio

De 1947, Pollandon regis komunismo.

En 1989, post demokratiaj elektoj en la administradon de la lando venis laborista partio "Solidareco" sub gvido de *Lech Wałęsa*..

Historio de Esperanto en Pollando.



Pola Flago


Pola blazono

Pollando estas lando en la mezo de Eŭropo; ĝi havas areon de 312.685 km^2, kaj loĝantaron de 39.633.912 (en 2001). Norde de Pollando estas la Balta maro, Rusio (regiono de Kalingrado), kaj Litovio; oriente estas Belorusio kaj Ukrainio; sude estas Slovakio, kaj Ĉeĥio; kaj okcidente estas Germanio.

Polska, la nomo de la lando en la pola, devenas de vorto signifanta "kampo" aŭ "maldensejo."

En la norda parto de Pollando estas malaltejoj kaj lagoj; en la meza parto estas grandaj ebenaĵoj kaj malprofundaj riveraj valoj; kaj en la suda estas altejoj kaj montaroj.

La poloj estas okcidentslava

popolo. En la fora tempo, poloj konstruis urbetojn en la nuntempa Pollando. En 966 Princo Mieszko enloĝis la unuan bone konatan historie polan ĉefurbon ĉe Gniezno, apud Poznan. En 966 je la 4-a de aprilo, Mieszko la 1-a, filo de Lech, kiu estis la filo de Ziemowit, agnoskis la katolikismon kiel la ŝtatan religion per edzidĝo al la Ĉeĥa kaj Romkatolika princino *Dobrawa* kaj per tiu geedziĝo oficiale akceptis la romkatolikismon. Lia Filo *Bolesław la 1-a* (Boleslavo la Valianta) akcep-



Vido al la varsovia kultur-palaco

tis reĝan kronon de la romkatolika papo kaj oficiala kapo de la Roma Imperio de tiuj tempoj. Iĝinte tiel oficiale laŭ la romkatolika eklezio la unua suverena reĝo de la suverena Regno de Pollando enkadre de la Sankta Roma Imperio li mortis la saman jaron en 1025.

Koperniko, granda astronomo, naskiĝis en Toruno (*Thorn*) en 1473. En la jaro 1683, *Jan Sobieski* venkis la turkan armeon ĉe Vieno en Aŭstrio.

De 1795 ĝis 1918 la tuta Pollando estis dividita inter Prusio, Aŭstrio kaj Rusio. Sed malgraŭ tio la poloj ĉiam konservis sian nacian lingvon.

En 1859 en Bjalistoko naskiĝis *L.L. Zamenhof*. Li iniciatis la Lingvon Internacian Esperanto, por parte eviti lingvajn kaj naciajn konfliktojn, kaj en 1887 li eldonis la unuajn librojn pri tiu ĉi lingvo.

En 1916, Pollando fariĝis, kiel reĝolando sed sub germana regado, formale sendependa de Rusio. Nur je la 11-a de novembro 1918 Pollando sendependiĝis.

La ĉefurbo de Pollando estas Varsovio (2.269.000 loĝantoj) ĉe la proksimuma mezo de la fluo de rivero Vistulo (pole *Wisła* [VISŭa]). Aliaj urboj estas Katowice (344.100), Lodzo (1.055.000), Krakovo ĉe la komenca fluo de Vistulo (857,000), Poznań (590.000) kaj Gdańsk (364.000).

Nun la ebleco kunveni aŭ ne venontjare restas en la manoj de niaj komitatanoj. Tamen ni fidu al iliaj spertoj kaj klerecoj

Plejparte eltirata de Wikipedia

La redaktoro

Printempa IFEF-estrarkunveno en Triesto (Italio)

Lastaŭtune IFEF-estraranoj kunvenis en *Arnolstein (Aŭstrio)*, kie ni estis akceptitaj de Martin Stuppning sub la aŭspico de la urbestro s-ro Eric Kessler.

Por tiu printempa estrarkunveno okazinta de la 30-a de marto ĝis la 1-a de aprilo, la urbo *Triesto (Italio)* allogis la partoprenantojn. Pluraj kialoj instigis tiun elekton: tiu regiono, pli mal pli, situas mezvoje (krom por la Francoj) de ĉiu partoprenantoj; la beleco de tiu regiono indas viziton; loka E.-grupo akceptis prizorgi la restadon. Do, kial ne iri al Triesto? En tiu momento, oni ne sciis pri la efika kaj bonkora akcepto de la loka E. gruparo.

Sed horon post horo ni malkovris la verdirecon de tiu reputacio.

Tiu bela urbo meritas kelkajn jenajn informojn.

Triesto (itale *Trieste*, slovene kaj kroate *Trst*, ladine-romanĉe *Trièst*, hungare *Trieszt*) estas urbo en la oriento de norda Italio, ĉe Adriatiko (Golfo de Triesto).

La urbo situas en strio 35 km longa kaj nur 3–7 km larĝa. Ĝi estas parto de itala teritorio inter la maro kaj Slovenio. Tiu strio konsistigas la tutan provincon de Triesto, kiu estas la malplej granda de Italio (212 km², ses komunumoj).Malkovro de regiono riĉa je kulturo, pejzaĝo, monumentoj, reputacio de gastameco de la loka E. grupo … naskis intereson de la estraranoj por rendevui. Kaj tuj post nia alveno, gvidataj de sperta esperantistino Elda Doerfler, ni ĝuis la belecon de la urbo kies monumentoj, belaj konstruaĵoj, belaj vidindaĵoj plezurigis nin.

Vespere ni komune estis akceptitaj de la loka grupo en ĝia sidejo. Tie ni konatiĝis kun aliaj triestaj alvenintoj kaj babilante ni spertis varman etoson de esperanta rondo. Edwige Ackermann la prezidantino de la loka grupo bonvenigis nin kaj regalis nin per frandaĵoj.



Edwige Ackermann bonvenigas la ĉeestantojn

La morgaŭon ni ŝanĝis la programon pro malhela vetero. Anstatau viziti la regionon, ni decidis laborkunvenon. La tutan tagon ni okupiĝis pri administrado de nia Federacio. Dum la estrarkunveno la plej gravaj punktoj estis diskutataj. Ili temis pri la starigo de la venonta IFEF-kongreso en Parizo, la organizaj financa kaj redaktora aferoj. La responsuloj debatis la venontajn agadojn kaj pripensis la malfacilajn situaciojn en kelkaj landoj. Sekvis la analizo de niaj eksteraj rilatoj (UEA, FISAIC).

Post tiu laborema periodo, ni

aldirektis la operdomon kaj ĉeestis la operon "Don Giovani". La spektaklo dauris preskaŭ ĝis noktmeze.

Dimanĉe, post agrabla trarigardo de la kastelo "Miramar" (konstruigita de la arkiduko Maximilien inter 1856 kaj 1860), kaj promenado en la parko (22 hektaroj) ni tagmanĝis en apuda kampara picejo. Posttagmeze ni paŝis laŭlonge de la marbordo per doganaj padoj. Vespere la lokaj esperantistoj akceptis nin



Kastelo "Miramar"

en ĉarma loko, kie trarigardo aliris horizonten al la maro. Tie, ni kune altabliĝis kaj ĝuis diversajn bongustaĵojn alportitajn de la plejparte de la samtablanoj.

Vere ni trapasis agragrablan restadon en Trieste kaj varme dankas la kontribuantojn.

Sed … ĉu eblas imagi, ke iu venonta IFK okazu en Triesto? Kial Ne !!!

La redaktoro

Fervojo en Kubo…

Ekskurso al Kubo, belega "insulo de la libereco" situanta en Karaiba Maro, fariĝas por multaj eŭropaj vizitantoj kvazaŭ vojaĝo en ekzotikan pasintecon. En la respubliko kun areo de 114.524 kvadrataj km-oj, oni, krom luksaj strandoj por riĉaj eksterlandaj vizitantoj, povas renkonti popolon, memorigantan feriadon.

La vizitanto en Kubo, tamen povas sperti unikajn travivaĵojn ; por li, tiu ĉi transoceana aventuro certe valoras. Kompreneble, oni ne povas nur fidi al la proponoj de la vojaĝagentejo, sed plej eble, memstare ekskursi tra tiu belega insula lando.

Precipe en provinco, oni ja povas vidi multon: duonruiniĝintajn domojn, stratojn plenajn je truoj, duonmalplenajn vendejojn kaj florantan "nigran merkaton". Malrapide, sed tutcerte vi ankaŭ submetiĝos al la loka vivritmo, en kiu oni ja por ĉio havas tempon – oni ne bezonas tro rapidi. Al tiu ĉi filozofio ankaŭ korespondas tiea publika trafiko.

Por sperti ĉiujn ĝiajn eblojn, tio povas prezenti iam eĉ iomete malamuzan sperton. Kubanoj ĝis nun baraktas kun interpuŝado en atendovicoj, kun malfruiĝo, komplika veturhoraro kaj mistera sistemo por aĉeti vojaĝbiletojn. La informojn

…ekzistas jam de 170 jaroj



Antaŭ dudek tri jaroj la ĉefa fervoja linio rekonstruita en Kubo

oni ofte devas preni nur rezerve; de tempo al tempo povas okazi, ke ekzemple buso, kiun vi atendas tute ne trakcias pro manko de nafto. Oni



La fervoja stacio en Santiago de Cuba

povas aldoni, ke metroon, troleajn tramveturilojn kaj trolebusojn sur tiu ĉi insulo en Karaiba Maro oni praktike ne konas.

Male, la fervojo ekzistas jam de tre longe. Ĝian komencon oni trovas jam en aŭgusto 1833, kiam oni subskribis kontrakton kun unu brita firmao por konstrui ĉi tie la unuan fervojan linion. Unu jaron poste, la kontrakto estis konfirmita kaj tiele estis kreitaj kondiĉoj por konstruado de la unua traktraceo, kunligonta teritoriojn kun plantejoj de sukerkano en okcidenta parto de la insulo kun marhaveno en Havano. Konstrulaboroj komenciĝis fine de la jaro 1835 kaj la unua linioparto inter Havano kaj fervoja stacio Bajucal (27 km-ojn longa) estis malfermita por la trafiko la 19-an de aprilo 1837. Kubo, tiele, fariĝis la unua lando kun fervojo en Latina Ameriko kaj en la monda skalo ekokupis elstaran okan lokon.

La konstruadon de la fervojo oni poste daŭrigis tra la insulo orienten kaj ekde la 15-a de novembro 1903 ekzistas rekta trajnkunligo de Havano al Santiago de Cuba. Tiu ĉi 844 km-ojn longa, la plej grava kuba fervoja linio kun larĝŝpuro 1435 mm-oj estis rekonstruita kaj finita en la jaro 1984. La trajnveturado sur la linio vin konvinkas, ke Kubo estas lando kun ravaj naturbelaĵoj, belegaj faŭno kaj flaŭro, sed la lando ankaŭ montras grandajn kontrastojn.

Jindřich Tomíšek,
Ĉk de IFEF

Kapacito de "Cargo" rapide kreskas

Konsekvence al la konjunkturo de la germana ekonomio, ankaŭ kreskas la enlanda fervoja vartrafiko tiom rapide, ke ekspertoj jam nun avertas antaŭ “nekontentigaj” transport-kapabloj. *Se oni, en proksima estonto ne pligrandigos transport-kapaciton de la fervoja reto el marhavenoj, transporton de ĉiuj varoj el marhavenoj oni ne povos plenumi,* komunikis la ĉefo de la Germana Trafika Forumo. Parto de la vartransporto tiamaniere transirus al la ŝoseoj. Por ke tio ne okazu, la Germana Trafika Forumo postulas plian investadon al la fervoja infra-strukturo.

Germana fervoja vartrafiko trapasas periodon de la granda transportkresko.

Problemojn koncernantajn la kapaciton de la fervoja reto, priparolis ankaŭ reprezentanto de la kompanio DB Netz AG. Li konfirmis, ke eĉ la nuntempa reto jam troviĝas je limo de siaj transport-kapabloj ne nur en sfero de marhavenoj, sed ankaŭ en linioparto Kolonjo (Rhein) – Mainz. La kreskon de fervoja vartrafiko influas rapida pligrandigo de la nuntempa transporto kaj vojaĝdepago por ŝarĝ-aŭtomobiloj.

Dum unuaj tri kvaronjaroj de 2006 oni sur germanaj trakoj transportis 253,2 milionojn da tunoj da varoj, tio estas je 8,3 procentoj pli kompare kun la sama periodo de la jaro 2005 (laŭ informo de Transportveb 2.1.2007). La firmao Railion Deutschland AG, kiu okupas gvidan pozicion en sfero de vartransporto, prognozis por la tuta jaro 2006 kreskon de var-trafiko je dek procentoj.

Novaj trajnoj S-Bahn en Zürich

La unuaj elektraj trajnoj, pliparte konstruitaj en la industria entrepreno Siemens Kolejová vozidla (SKV-Siemens Trakveturigiloj) en Praha-Zličín, Ĉeĥio, jam trafikas en regula trafikado sur la antaŭurbaj linioj en ĉirkaŭaĵo de la plej granda svisa urbo Zürich. Ĝis la fino de la jaro 2009, oni por publika fervoja trafiko en la regiono, sinsekve liveros entute sesdek tiajn modernajn trafikilojn.

La antaŭurba fervojo (S-Bahn) en Zürich kaj ĉirkaŭa regiono →

Laŭ SBB Personenverkehr 12/2006 prilaboris Jindřich Tomíšek)



Pasaĝeroj en la novaj trajnoj ŝatas komforton kaj bonan informsistemon.

(kantono) transportas potage pli ol tricentmil pasaĝerojn, vojaĝantajn ne nur al laborejoj kaj lernejoj, sed ankaŭ cele ekskursi aŭ/kaj amuziĝi. Konsidere al grandaj transportbezonoj, nun jam plimulto de la trajnkunligoj estas plenumita per duetaĝaj trajnoj, en kiuj krome, multaj povas stari. En zurika aglomeraĵo en kunligoj de la antaŭurba trafiko estas trafikuzataj basplankaj trajnunuoj, ekipitaj per modernaj tualetejoj, rezervaj lokoj por bicikloj kaj unuaklasaj sidlokoj.

Novaj duetaĝaj trajnoj de la firmao Siemens proponas 378 sidlokojn, el kiuj 74 en la unua vagonklaso. En la trajno, povas samtempe vojaĝi ĝis mil pasaĝeroj, kiu disponas ne nur modernan informsistemon, sed ankaŭ grandpovuman klimatizadon aŭ male bone funkciantan fidindan hejtadon. Samtempe oni ankaŭ pligrandigis nombron da lokoj por bicikloj kaj tualetejoj.

Kvarvagonaj trajnoj, atingantaj maksimuman rapidon de 140 km/h estis unue trafikprovataj sur la antaŭurba linio kunliganta Hinwil kun la Ĉefa stacio en Zürich. De post ŝanĝo de la horaro, do ekde la 10-a de decembro 2006 ili regule trafikas sur linio S 7 en la duonhora takta trafikado el Winterthur tra Zürich al Rapperswil. Posedanto de la trajnoj – Svisaj Federaciaj Fervojoj SBB –



. *Nova trajnunuo en la fina stacio Winterthur antaŭ ekveturo al Zürich kaj Rapperswil.*

planas ilian ekspluatadon ankaŭ sur aliaj linioj, konkrete S 2 kaj S 14 kaj pli poste ankaŭ sur linioj markitaj S 15 kaj S 16.

(*Laŭ SBB Personenverkehr 12/2006 prilaboris Jindřich Tomíšek)*

La entrepreno Škoda en Plzeň

Historio

La origina fabriko Waldsteinovy závody, post la jaro 1869, kiam ĝin aĉetis kaj pligrandigis Inĝ. Emil Ŝkoda (1839-1900), fariĝis siatempe tre moderna ŝtalfabriko, kapabla liveri muldaĵojn kun pezo de kelkdekoj da tunoj. La entrepreno Škoda fabrikis ne nur vapormaŝinojn, instalaĵojn por alkoholfabrikoj, sukerfabrikoj kaj bierfabrikoj, sed ankaŭ plenumis mendojn de armilaro. Fine de la 19-a jarcento, ĝi apartenis al la plej grandaj armilfabrikoj en Eŭropo! Iom post iom la fabrikprogramo estis disvastigita cele al fabriki energiajn aranĝaĵojn kaj ekipaĵojn, vaporajn kaj elektrajn lokomotivojn, trolebusojn, tramojn kaj prilabormaŝinojn.

Fabrikmarko de la ŠKODA entrepreno, de post 1923, estas la fame konata flugilhava sago. Post kunligo de la Entrepreno Škoda kun aŭtomobila fabriko Laurint&Klement en la jaro 1929 tiu ĉi fabrikmarko fariĝis parto de la fabrikmarko ankaŭ de la aŭtomobiloj fabrikitaj en Mladá Boleslav. La historio de la produktado de prilabormaŝinoj kun fabrikmarko ŠKODA komenciĝis en la j. 1911, kiam estis fondita la memstara konstruo-oficejo por precizaj kaj specialaj maŝinoj. Dum naŭ jardekoj aperis multaj unikaj, specialaj, precizaj kaj fidindaj maŝinoj, multfoje premiitaj dum diversaj ekspozicioj kaj foiroj. Post la jaro 1945 oni fabrikis pli ol 4 000 specialajn maŝinojn eksportitajn al pli ol 35 landoj en la mondo.

Kiel trafikistoj, ni tamen koncentrigu nian atenton al la konstruado kaj fabrikado de la trafikiloj.

La unua vaporlokomotivo estis konstruita en Plzeň en Ŝkoda lokomotivejo en 1920, sed la tradicio de la trafika maŝinkonstruado estas multe pli longa. Jam fine de la 19-a jc, la uzino de Emil Ŝkoda en Plzeň jam fabrikis fervojajn radakskompletojn kaj relojn.

Post la fino de la Unua mondmilito, parto de la fabrikado estis anstataŭita per fabrikado de la lokomotivoj. La vaporlokomotivoj La Škoda ricevis admiron ne nur pro siaj teknikaj karakterizoj, sed ankaŭ pro sia dezajna nivelo. ŜKODA entrepreno fabrikis entute pli ol 3200 vaporajn lokomotivojn, la lastan en la jaro 1958. Poste daŭris la konstruado de elektraj lokomotivoj de la diversaj tipoj kaj oni povas diri tre sukcese. Ne



Unua elektra lokomotivo konstruita de la firmao ŜKODA

estas multaj fabrikistoj en la mondo, kiuj povas fanfaroni per referencoj je pli ol 5500 fabrikitaj elektraj lokomotivoj kaj ankaŭ en aliaj sferoj de trafika maŝinkonstruado.

Tramvagonaroj de kelkaj fabrikistoj estis movigitaj jam ekde la duono de la dudekaj jaroj de la lasta jc. per trakciaj motoroj de ŠKODA. Nelonge antaŭ la komenciĝo de la Dua mondmilito ŠKODA produktis ankaŭ trolebusojn. La unua trolebuso ŠKODA 1Tr estis fabrikita por la ĉeĥa ĉefurbo, Praha en j. 1936, aliaj tipoj rapide sekvis.

ŠKODA iom post iom baze de sia propra evoluo aŭ per formo de prospektorado disvastigis sian produktadon per basplankaj tramoj, novaj kaj rekonstruitaj trajnoj por metrooj, por urba kaj eksterurba trafiko aŭ motorvagonaroj. Necesas aldoni, ke ĉiuj menciitaj trafikiloj havas sian koron, do movigon ankaŭ de la fabrikmarko ŠKODA.

Kun aliaj firmaoj de la grupo TRANSPORTATION, ĝi daŭre investas al evoluo kaj esplorado de novaj finproduktoj. Ekz. en 2003 oni finis evoluon de la grandkapacita kvinartika tramo VEKTRA. La 32 m-ojn longa trafikilo estas la plej granda kaj plej povuma basplanka tramo en Ĉeĥa respubliko. Oni konstruas ankaŭ tramojn por Praha kaj Cagliari. En Praha oni ekzamenas novan metrootrajnon destinitan por eksporta merkato. Oni iom-post-iom enkondukas fabrikadon de la nove konstruitaj trisistemaj lokomotivoj destinitaj por trafikado sur fervojaj linioj kun diversaj sistemoj de la kurentprovizado en landoj de meza Eŭropo.

Estonto

Krom la jam ekzistantaj mendoj, la firmao havas realajn ŝancojn trovi pluajn eksporteblecojn precipe en Pollando, Bulgario, Hispanio, aliaj landoj de EU kaj en Usono.

ŠKODA ELECTRIC s..r.o.

En la kadro de siaj tri Business Units, la firmao fabrikas kaj liveras trakciajn motorojn, komplete elektrajn basplankajn trolebusojn.

En novembro 2004 ŠKODA HOLDING a.s. subskribis kontrakton kun la rusa kompanio Dedal Group pri fondo de la komuna entrepreno, en kiu la du firmaoj posedas 50-procentan partoprenon. Ambaŭ firmaoj, pere de ĝi, estas posedantoj de la fabrikkompanio Sibelelektroprivod en Novosibirsk. Sibelelektroprivod kopias en rusaj kondiĉoj la fabrik-sistemon de ŠKODA ELECTRIC s.r.o. – produktadon de elektraj movigaranĝoj por reltrafikiloj kaj trolebusoj. Elektraj aranĝaĵoj de la fabrikmarko ŠKODA prezentas absolutan pinton en tiu ĉi sfero kaj ŠKODA iompostiome transdonos al la rusa kompanio siajn fabrikajn kaj teknikajn spertojn.

La grupo Dedal Group entreprenas precipe en sfero de trafika maŝinaro (ekz. produktado de pasaĝervagonoj, vagonoj por metroo, tramoj k.t.p.) kaj regas kelkajn firmaojn en Rusa Federacio, ekzemple Vagonmaŝ S-kt. Peterburg, kiu estas la dua plej granda produktanto de la vagonoj por metrooj en Rusio. ŠKODA kaj VAGONMAŜ kunlaboras en kontrakto por liveri 10 novajn metrootrajnojn por la urbo Kazan. La grupo DEDAL GROUP en

fakoj de trafika maŝinaro donas laboron al pli ol 3000 dungitoj.

Elektra duetaĝa trajno por apudurba trafiko tipo 471 ČD

Tiuj ĉi elektraj trajnoj estas destinitaj por rapida urba kaj apudurba trafiko en ĉirkaŭo de grandurboj sur linioj elektrizitaj per tensiokontaktdrata 3 kVss. Ilia rapideco estas 160 km/h, la antaua 140 km/h. La trajno estas destinita por trafikado en mezeŭropaj klimatkondiĉoj – inter -30ºC kaj +40ºC. Konstrua solvo kaj ĉefaj parametroj de vagonkestoj de ĉiuj vagonoj de la trajno – 471, 071, 971 – estas kongruaj. En regkapo de la elektra kaj regadvagono estas kondukistejoj de la lokomotivestro, la frontenira spaco estas ekipita per plato por entrajnigo de la handikapuloj sur rulseĝoj – por tiuj estas krome adaptitaj WC (necesejoj) kaj kupeo kun laŭlongaj sidlokoj.



La turnmomento el rapidumŝanĝilo estas transportata al radakso helpe de la kavaĵa (tuba) ŝafto ĉirkaŭanta radakson. Primara suspensio de la boĝio estas farata per kvar duopoj de la ŝtalaj ŝraŭbaj boĝiorisortoj. Suspension de la vagonkesto formas kvar aerrisortoj de la membrana tipo, lokigitaj sur la kaŭĉukmetalaj aldonrisortoj.

La motorvagono havas unu kurent-deprenilon de la pantografa konstrukcio, per kiu estas provizataj alttensiaj cirkvitoj de la veturigilo. Sekurecan ŝirmelŝaltigon de tiuj ĉi cirkvitoj en provfunkciado sekurigas la ĉefan elŝaltilon.

La enircirkvito estas formita per LC filtro, dum kondensatoron formas kapacite dividinduktilo por provizado de du tensiaj intercirkvitoj. En ĉiu el la apartigaj intercirkvitoj estas envicigita bremsrezistilo regata per la impulskonvertoro. Por la trakciaj konvertoroj estas uzitaj moduloj IGBT kun fluida malvarmigo, dume ĉiam duopo de la kurentoindikiloj provizas du paralele koneksitajn asinkronajn motorojn kun volvaĵo kunligita en „duobla stelo“ por unu boĝio.

Kiel helpaj movigiloj estas enmuntitaj kutimaj trifazaj motoroj 3x 400 Voltoj provizataj per tranzistor-transformiloj.

La trakciilkondukadon sekurigas mikroproceda sistemo, kiu regas kaj kontrolas laŭ ordonoj el la kondukistejo funkciadon de trakciaj kaj helpaj konvertoroj inkluzive de la aliaj aranĝaĵoj. Ĝi garantias rektan regadon dum veturo kaj bremsado, rapidecreguladon, kontraŭglitan ŝirmon, diagnostikon kaj kondukadon de la aliaj motorvagonoj. Transmisio de gvidsignaloj de la trajno estas sekurigita per la trajna komunikado



WTB laŭ la normo IEC.

En la triveturila baza trajnkonsisto estas entute 310 sidlokoj, 6 lokoj por handikapuloj kun rulseĝoj, maksimuma nombro de la starantoj 333, maksimuma nombro de la pasaĝeroj estas 798 kun maksimuma pezo de la trivagona trajno 228,2 tunoj je motorpovumo 4x 500 kW kaj kun veturrapideco 140 km/h (la konstrurapideco tamen estas 160 km/h).

Trisistema universala lokomotivo 109 E (serio 380 ČD)

La lokomotivo estas destinita por trafikado de trajnoj de la kategorioj EC/ IC kaj rapidtrajnoj, same kiel rapidaj vartrajnoj sur fervojaj linioj tutŝtataj kaj regionaj sur teritorio de Ĉeĥa respubliko, Slovakio, Aŭstrio, Germanio, Hungario kaj Pollando kaj sur koridoroj de Eŭropa Unio, elektrizitaj per sistemoj 3 kVss, 25 kV/50 Hz kaj 15 kV/16,7 Hz.

La lokomotivo estas konstruita kiel kesta kun dimensioj laŭ la normo UIC 505,1. La kondukistejoj (ĉeloj) estas konstruitaj kiel premhermetikaj kaj ekipitaj per klimatizado. Interna spaco de la kondukistejo estas ŝirmata kontraŭ fruntkolizio per plidikigo en la frunta parto. La formo kaj kolora solvo de la lokomotivo estas proponita en kunlaboro kun la firmao Porsche, la kesto de la lokomotivisto estas lokigita sur la du duradaksaj boĝioj kun trakcimovigo radaksduopa. Radaksa rapidumŝanĝilo estas unuŝtupa, kun dentradoj kun oblikva frunta dentrado.

Kvar trakciaj motoroj estas asinkronaj trifazaj kun volvaĵo enŝaltita en formo de „duobla stelo“. Ilia nominala povumo sur la motorŝafto estas 4 x 1600 kW

La lokomotivo estas ekipita per sendependa elektrodinamika bremso, aldona prembremso, elektre regata aŭtomata bremso, elektre regata krombremso, parkadbremso, savbremso kun transporteblo laŭ



Tiu bildo montras rapidtrajnan vaporlokomotivon 69 Lo, fabrikitan en la jaroj 1954 –1955 kun alinomo "Blua Albatroso“.
Tiuj ĉi lokomotivoj apartenis al la plej admiritaj kaj la plej belaj en la mondo.

publikigo UIC 541-5 kaj fiksadbremso risorta.. Ĝi estas ekipita per aranĝaĵo kontraŭ turnglitado kaj instalaĵo glitpreventa.

Kondukado de la lokomotivo, de la ĉefaj kaj helpaj movigiloj estas procesora kaj ebligas oblan kondukadon de la du kuplitaj lokomotivoj el la unu kondukistejo aŭ el la regvagono. Regadon de la trakciilo kaj de la trakciaj kaj bremsaj sistemoj de ĉiuj trakciiloj konektitaj en la trajno sekurigas regsistemo de la lokomotivo en kunlaboro kun sistemo CRV & AVV, kiu ankaŭ sekurigas kunlaboron de la pneŭmatikaj kaj elektrodinamikaj bremsaj sistemoj.

Esperantigis Jindřich Tomíšek,
Ĉk de IFEF

FISAIC – la plej granda honorigo el Parizo

FISAIC (Fédération Internationale des Sociétés Artistiques et Intellectuelles de Cheminots) kunligas hobiajn aktivecojn de fervojistoj en membrolandoj de ĉirkaŭ 25 fakoj : partoprenas ilin sume pli ol 80 mil fervojistoj.

FISAIC ekzistas jam de la jaro 1952,



Ĉeĥoslovakaj Ŝtataj Fervojoj ČSD (poste ČD) estis akceptita de FISAIC nur en 1990 kaj meriton pri evoluo de tiu ĉi agado havas precipe Ph Dr. *Anna Abelovská*. Ŝi kunorganizis la unuan en Ĉeĥoslovakio organizatan 43-an IFEF-kongreson en Olomouc en 1991, organizis la unuan internacian konkurson de FISAIC en ĈR en fako Filmo kaj Video en Praha en 1993, 44-an IFES en 2003 en Kunčice pod Ondřejníkem, 53-an IFK en 2001 en Tábor, multajn aliajn internaciajn konkursojn en aliaj fakoj de FISAIC-agado (Filmo kaj Video, radiomatoroj, filatelistoj, pentristoj k.a.), dekojn da konferencoj de Ĉeĥa l.a. de IFEF (po du jare) sub organiza kaj financa subteno de FISAIC ČD k.t.p.

Ĝenerala Asembleo de FISAIC en oktobro 2006 en Varsovio aprobis honorigi sinjorinon Abelovská pro longtempa kromordinara agado je realigado de la ideoj kaj celoj de FISAIC per diplomo kaj titolo Honora Membro de FISAIC.

En ĉijara kunveno de la plenuma organo de FISAIC la 15-an de februaro en Parizo oni solene transdonis al sinjorino *Abelovská* la diplomon de la Honora Membro de FISAIC (ĝis nun dum 55-jara agado de FISAIC estis honorigitaj per ĉi tiu honorigo nur 15 personoj, la unuan fojon membro el Ĉeĥio) kaj sinjoro *Michel Couturier* kune kun la prezidanto de la Franca landa asocio de FISAIC, sinjoro *Georges Wallerand* transdonis al sinjorino *Abelovská* artan plastikaĵon esprimanta skalon da interesoj de la neprofesiaj artistoj-fervojistoj.

Honora Membro de FISAIC havas krom aliaj privilegioj partopreni kunvenojn de la Ĝenerala Asembleo kaj de prezidantaro deFISAIC.



Momento memoriganta transdonon de la arta plastikaĵo.
De maldekstre : Michel Couturier, Georges Wallerand, Guy Gieres, Ivo Láníček kaj Anna Abelovská.
Fotis Inĝ. Jarmila Šmerhová

IFEF-prezidantaro kaj komitato aldoniĝas al multaj gratulantoj kunlige kun transdono de tiu ĉi grava honorigo fare de FISAIC.

(*Resumita laŭ artikolo de Ivo Láníček, membro de Landa Asocio FISAIC ČD en faka gazeto Železničář, Ĉehio)*

Jindřich Tomíšek, ĉk de IFEF

Mondrekordo en rapido de klasika surtraka trajno

Franca rapidtrajno TGV veturis per rapido de 574,8 km/h!



Kiel anoncis mondaj presagentejoj, la franca eksprestrajno TGV la 3-an de aprilo 2007 atingis rapidon 574,8 km/h kaj faris novan mondrekordon por surtrakaj trajnoj. La ĝistiama rekordo estis 515,3 km/h kaj TGV atingis ĝin en la jaro 1990.

Per sia trakcipovumo la TGV tiel tre proksimiĝis al absoluta monda trajnrekordo 581,2 km en horo, atingita de la japana trajno de la teknologio Maglev, veturanta sur magneta kuseno.

La oficiala provveturo por superi la mondrekordon okazis sur la fervoja linio inter Strasbourg kaj Parizo speciale konstruita por trajnoj TGV. La speciale preparita trajno ekveturis sur elektita liniosekcio. Baldaŭ, je la 13h00 TGV-trajno ekveturis kaj kvarhoron poste atingis la mondrekordon.

Por konstruanto de tiu ĉi trajntipo la kompanio Alstom – venkanto de la rekordo fariĝis afero de prestiĝo kaj maniero, kiamaniere atingi publikecon bezonatan por traktadoj pri vendoj de la trajntipo al eksterlando. La testo samtempe servos al bezonoj por evoluo de nova generacio de la trajnoj TGV, kiuj trakcius dum regula ekspluatado per rapido ĝis 320 km-oj/h.

Jindřich Tomíšek

****

Lötschberga rekordo en trajnrapido

Dum testveturoj en la nova baza tunelo Lötschberg, kiun oni planas regule trafike ekspluatadi ekde decembro ĉijara, oni starigis la novan svisan rapidecrekordon sur la fervojo – 280 km/h.

Por testado oni uzis germanajn ICE-trajnojn, tiucele speciale aranĝitajn. En la tunelo, en kiu trajnoj trafikos per rapido ĝis 250 km/h, oni devas plenumi pretendemajn testadveturojn kun rapido je 10% pli granda. Antaŭ transdono de la konstruaĵo al la ekspluatisto en junio ĉijara, oni bezonas plenumi ankoraŭ milojn da provveturoj.

La regula trafika ekspluatado de la tunelo komenciĝos ekde valideco de la nova trajnhoraro 2007/2008, tio signifas de la 9-a de decembro 2007.

Laŭ Via 1/2007
prilaboris Jindřich Tomíšek

Trafikoj en Japanio

Fervojo

Fervojoj en Japanio estas plejparte etŝpuraj trakoj, kio devenis el la respondo de ministro OOKUMA Sigenobu "Pli bone estus alpreni etŝpuran trakon por la origine malriĉa lando kiel la nia" en 1870, al ĉefinĝeniero E. Morel el Britio dungita per japana registaro por la konstruado de fervojo. Tiam bedaŭrinde ne li nek ITOO Hirobumi estis trankvilaj pripensi kio estus la escenca rolo de fervojo. De 1912 en ĉiuj kampoj japana fervojo estis memstaraj inkluzive de fabrikado de lokomotivoj. El la handikapo de mallarĝa ŝpuro iom post iom disfloris alta nivelo de tekniko en ĉiuj terenoj, konkurante la unuan seĝon kun franca fervojo, ĝis la malfermo de *Shinkansen* (elp. ŝinkansen) en 1964 inter Tokio kaj Osako, alpreninte la internacian normŝpuran trakon kaj malcentralizitan motorvagonaron. Fierinda rekordo estas ĝis nun neniu mortinto/vundito en pasaĝeroj, parte pro perfekta abolo de transirejoj sur ĝi.

Privatiginte kaj dividinte region Japana Nacia Fervojo al grupo de Japanaj Fervojoj (karesnome: JR) en 1987, por 1. prokrasti solvon de administra deficito pere de vana konstruado de neprofitaj linioj sub la premo de regantaj partioj, 2. senfortigi la potencaj laboristaj sindikatoj per artifiko fendi solidarecon, kaj 3. fortranĉi neprofitajn regionajn liniojn venkitajn de aŭtomobilizado, la registaro post ĉio sukcesis pri tio favore al posta ekonomia "bobela" konjunkturo.

Etendado kaj bontenado de vojoj, precipe aŭtovojoj ĉie tra la lando minacis kaj ankoraŭ -adas fervojtrafikon unue varan sekvante pasaĝeran, ĝis ĉesigo de funkciado en subloĝataj regionoj. Spite tion, tuta longeco de trakoj en komerco estas 20 000 km (grupo JR) + 7 500 km (aliaj privataj/ publikaj entreprenoj), en kiuj 35% estas dutrakaj. Precipe Shinkansen-linioj estas 2387 km kun maksimuma rapideco 300 km/ h. Kvar ĉefinsuloj estas ligitaj de tuneloj aŭ pontoj; interalie Hokkajdo-n al Honŝuo ligas en 1988 *Seikan*-tunelo 53,85 km longa (tra kiu malfermiĝos Shinkansen-servo esopereble en 2015).

Rekomendinda estas ke fervoj-vojaĝamantoj aĉetu anticipe sialande *Japan Rail Pass* (Abonkarton por Japanaj Fervojoj). Veturpago, ekzemple, inkluzive de bileto por ekspreso *Nozomi* (espero) estas 13240 enoj, do ĉ.82 eŭroj, (por nerezervita seĝo, t.e. libera aŭ starada) de Tokio al Osako, 515,4 km da distanco en 2:30 horoj, inter kiuj veturas unudirekte maksimume hore 12 trajnoj ĉiuj havantaj 1323 seĝojn. En stacioj oni envagoniĝas ne de surtere tamen de kajoj, kiuj estas ligitaj de ŝoseaj viaduktoj aŭ subteraj komunikvojoj.

Postnunaj taskoj por Shinkansen kaj prefere plirapida magnetvojo estus pli radikala plibonigo kontraŭ t.n. tunela mikro-premondo ne nur per longigo de trajnnazo, kaj kontraŭ-drast-premŝanĝiĝa ventuma sistemo por vagonĉambro, enirante/ trapasante tunelojn, kiuj estas fatalaj por montriĉa Japanio.

Aldone aliaj ĝeneralaj taskoj estas: 1. al ĉirkaŭaĵoj kontraŭrimedoj en bruo, tervibro, kaj radionda perturbo, 2. mutuala enveturigo de trajnoj inter malsamaj ŝpuroj, 3. vartrafiko precipe en Shinkansen, 4. denstrafika transportado por regula vizitado al laborejoj/lernejoj en/ĉirkaŭ grandurboj, 5. internacie konata ne-malkara kosto de trako/ konstruaĵo, parte kaŭze de plano kontraŭ oftaj tertremoj.

kaj Aliaj Trafikoj.

Spite al denseco de fervojaj/ publiktrafikaj retoj, al multaj japanoj plaĉas havi aŭton. Laŭ la regulo de trafiko en ĉi tiu lando, "veturiloj tenu maldekstre kaj homoj dekstre" (pro tio aŭ alia ni domaĝe observas ke la registaro kaj socio iras iom post iom sur tiu dekstra vojo, kaj tamen preskaŭ ĉiuj irantoj senkonscie paŝas sur maldekstra vojo), rezulte stirilo estas ekipita dekstrflanke en la aŭto. Tial aŭ aliel ni ne scias, elsaltuloj kaj eĉ junuloj fanfaronas pri sia de Germanio aŭ Italio importita aŭto kun maldekstra stirilo; povas esti ke al ili la tia estas simbolo de

rango aŭ rekvizito por amant/edzin-peranto.

Ankoraŭ sub la premo de voja raso de politikistoj kaj abunda benzintakso, etendiĝas aŭtoŝoseoj al 8 900 km, ĉiuj pagendaj, kies tarifo estas relative malkara por varaŭtoj kaj busoj kompare kun personaŭtoj, kiel reguligita de ŝtata ekonomia politiko. Tiele ŝarĝaŭtoj okupas grandan rolon por enlanda kargotransporto, tamen tio kontraŭ-as al ekologismo. Kiel unu el la plej profitriĉa aŭtofabrika industrio en la mondo firmao *Toyota*, situanta najbare de Nagojo, estas bone konata kiel racia administrado de sia *Just in Time* (angle kaj japane; ĝuste en tempo) aŭ *Kanban* (japane; etikedo)-sistemo, havante neniujn mortajn stok-munterojn en sia ĉefoficejo.

Aŭtobusaj retoj estas densaj en/ĉirkaŭ urboj kaj etendiĝas al vilaĝoj, tamen la tarifo estas tolerable kara kompare kun tiu de fervojo. Aliflanke bone ekipita longdistanca (ne-malofte nokta) kaj turisme organizita aŭtobuso havas rezervitajn seĝojn sufiĉe malkarajn. El kamionaj entreprenoj plejparte okupiĝas etentreprenoj inkluzive eĉ individuaj.

Reprezentante nacian flugilon JAL (elp. ĝal, angle: *Japan Airlines*) establiĝis en 1953 bazita de komunaj kapitaloj nacia kaj civila (poste pure civila). ANA (elp. ana, angle: *All Nippon Airways*), kiu originis el fuzio de malgrandaj privataj entreprenoj kaj estis siatempe iel subpremata de registaro, nuntempe estas pli vigla.

La plej granda flughaveno enlanda estas Tokia Internacia Flughaveno *HND* (karesnome: *Haneda*), kaj la internaciaj estas Narita Intn. FH. *NRT* (karesnome: *Narita*) kaj sekvante Kansaja Intn.FH. *KIX* (karesnome:*Kankuu*). Pro malpermeso de/al flugi nokte kaŭze de bruo al dense loĝata ĉirkaŭaĵo, japanaj flughavenoj neniel fariĝos internaciaj nab-flughavenoj orientaziaj, kiel Suvarnabhomi Nova Bangkok Intn FH.

Narita-flughaveno situas 55 km nord-oriente de metropolo Tokio. Inter ĉi tiu kaj Jokohamo ligas kelkaj servoj: trajno *Narita-Ekspreso* de fervojo JR, sen transŝanĝo, en 1:23 horoj, 4180 enojn inkl. rezervita seĝo / limuzinoj rektaj 3500 enojn / itineroj kunmetitaj de fervojoj kun nul—2 transŝanĝoj, en ĉ. 2 horoj aŭ iom pli, 1450—1890 enojn, laŭ via plaĉo.

Japanio, favore al insullando kiel Britio, pro malriĉaj naturaj provizaĵoj, vole nevole jam antaŭ jarcento antaŭ la milito, submetis sian ekziston al internacia komerco. Tamen preskaŭ ĉiuj ŝiparoj estis perditaj en la lasta stadio de la milito, tial japania ŝip-transporto devis starti de nulo.

Nun enlanda martrafiko okupas el tuta kargotransporto (bazita de tun-kilometroj) 41 procentojn, ankoraŭ granda. Aliflanke internacia martrafiko ja estas vivlinio por Japanio, kaj el tuta surmara transporto de la mondo 16 procentojn (bazitajn de tunoj) okupas tiu de/al Japanio. Japanio fine atingis la nivelon de Britio en 1970. El martrafikistoj, nur 3 estas grandaj kompanioj kaj la aliaj multe da malgrandaj.

ARIYOSI Yosiya, konata kiel internacia martrafikisto, estis protagonisto por intensivado de martrafikaj kompanioj al 6, en 1963. Poste kiel prezidanto (sekvante honora direktoro) de martrafikkompanio *Nippon Yusen Kaisha* (elp. juusen kajŝa) (NYK-Linio), li antaŭpuŝis kontenerizi martrafikon (tamen malsukcesis lia plano hejmhavenigi Jokohamon). De 1980 ĝis lia morto en 1982 li subtenis la ideon "Jokohamo, kiel ŝipoj, haveno, kaj urbo" kaj *Minato-Mirai 21* (Jokohamo, haven-urbo al futuro 21 centjara). Jokohamanoj ŝuldas nunan prosperon multe al bedaŭrata s-ro Ariyosi, kaj ankaŭ al lia patro, kiu, kiel urbestro, rekonstruis la urbon post ruino de granda tertremo *Kantoo*.

（YAMAMOTO Akiya）

noto:
Tiu ĉi artikoleto estas origine preparita por la speciala rubriko "facetoj de la japana kulturo" en maja numero (2007) de La Revuo Orienta, la organo de Japana Esperanto-Instituto.

La 48-a IFES 2007, RUMANIO - AZUGA

En sunbrila kaj amika etoso, okazis, en Azuga/Rumanio, la 48-a IFES, kiun, modele aranĝis nia jam fame konata organizantino, vicĉefkomitatanino de IFEF, s-ino Rodica TODOR. Partoprenis 23 skiantoj el 5 landoj, kiuj ĝisvivis specifan programon. Diskutata estis : ĉu IFES povos daŭri, ĉu ĝi restos en la origina formo? En Azuga tio estis bone solvita, ne nur en sporta senco.

Organizis la aranĝon la prezidantino de la Rumana Esperanto-Fervojista Asocio, s-ino Rodica TODOR, kune kun siaj gekolegoj de Braŝovo, Bukaresto kaj Ploieŝti.

Sabate, la 17-an de februaro, ekalvenis la gastoj kaj okazis la interkona vespero.

La duan tagon, dimanĉe, la partoprenintoj iom promenis tra la urbeto Azuga, bela ripozloko en la Valo de Prahova, situanta inter la montoj, kovrita de ĉiam verdaj arbaroj.

Oni vizitis iaman famkonatan fabrikon de ĉampano, RHEIN,funkciantan ek de la jaro 1892. Ĉi tie oni eksciis pri la fabrikado de la ĉampano kaj, en gaja etoso, oni gustumis la plej altkvalitajn ĉampanojn.

Posttagmeze okazis la skikonkurso, kies gajnintoj estas Silvia PURA-Rumanio kaj Ben INDESTEGE-Belgio. S-ro Martin Stuppnig enmanigis belajn pokalojn donacitajn de la urbestro de sia aŭstria loĝloko kaj de s-ro Johann Geroldinger, "la patro" de IFES.

Sekvis la tradicia karnavalo, dum kiu ni admiris belajn kostumojn de geĉinoj, orienta geedza paro, tataro kaj dancistino en kabareto, kantisto el Meksikio, kowboy, la bendo ABBA k.a.

La unuan premion oni atribuis al la fervoraj gekantistoj de ABBA (Gabriella Tibuleac,Rosmarie Macarie, Rodica Kraila,Alexandru Tibuleac) kaj la duan – al la ĉinino(Eniko Teghiu).

Lundon, okazis tuttaga ekskurso en Braŝovon, kie, post la vizitado de la urbo, la partoprenintoj renkontis la E-kursanojn, kiuj, ĉiun lundon, ĉeestas por lerni la internacian lingvon en la Kulturdomo “Reduta”. Poste, ĝis malfrue vespere, en esperanta klubo, okazis en amikeca etoso, babilado… kelkfoje eĉ ..."krokodilado".

Mardon, dum la dua tuttaga ekskurso, oni vizitis la fortikaĵon Raŝnov, la Kastelon Bran (kies nomo estas ligita al Drakula) kaj la faman ripozlokon Poiana Braŝov, kie en restoracio dakstila (la dakoj estas la prauloj de la rumana popolo) oni gustumis tradician vinon aŭ brandon bojlitajn kun spicaĵoj.

Vespere, spite la laciĝon, Aurora BUTE kaj Rodica TODOR prezentis al la eksterlandanoj la gastigantan landon Rumanio, geografie, historie kaj per vidindaĵoj projekciitaj sur ekranon, imagoj pri norda Moldavio, la bela Maramureş – kie la malnovaj tradicioj plej bone konserviĝis, la mezepokaj urboj Sighişoara, Sibiu kaj Braşov, la verkoj de la mondfama skulptisto Constantin Brâncuşi, la ĉefurbo Bukaresto, la bordo de Nigra Maro, la Delto de Danubo k.a.

La Valo de Prahova estas vizitinda regiono, kie la turisto ne povas enui: oni povas viziti kelkajn ripoz- kaj kurac-lokojn, proksime situantajn.

Oni ne povas eviti Sinaia-n, la



ripozloko, kaj la neskiantoj ekskursis tra la arbaro, sur neĝa vojeto.

Dum la adiaŭa vespero, ĉiuj gustumis la jam konatajn rumanajn bieron (bierfabriko troviĝas en Azuga) kaj vinon; oni kantis rumanajn kantojn, en bela, amika kaj vere esperantista etoso.

Vendrede, la partoprenintoj forlasis la belan urbeton Azuga, ĉiu reveturis hejmen, espereble kun belaj memoroj pri vintra semajno en montara regiono de Rumanio.

somersidejon de la eksreĝa familio, kies kastelo Peleş kaj kasteleto Pelişor indas viziton.Ne nur pro sia historia kaj kultura heredaĵo...sed ankaŭ pro la fakto ke Ŝia Moŝto la Reĝino Elisabeta samkiel Ŝia Moŝto la Princino Maria, kiuj loĝis ĉi tie, forte subtenis ek de la jaro 1907, la instruadon de Esperanto, precipe por blinduloj.

Same, en Sinaia, troviĝas la vilao de George Enescu, fama muzikisto, komponisto kaj violonisto. Tie troviĝas ĉambro, kie loĝis kaj studis Jehudi Menuhin kun sia majstro Enescu. En la fino de la vizitado, en aparta salono, oni aŭskultis la belan muzikon de la Unua Rapsodio de Enescu.

Vespere, s-ro Martin Stuppnig prezentis kvin tibetajn ritojn, kiuj helpas al homa sanstato. Ĉiuj partoprenintoj diligente provis la ekzercojn.

Ĵaŭde, oni skiis en Predeal, alia fama

Ni devas gratuli kaj danki la sindoneman ĉeforganizantinon, d-rino Rodica TODOR! Restas al mi (Martin) kiu komence salutis, ankaŭ en la nomo de nia IFEF-prezidanto, d-ro Romano BOLOGNESI - ankaŭ danki la afablan rumanan gastigadon!

Dankon ankaŭ meritas la ceteraj helpintoj kaj la eksteraj kontribuintoj, la patro de IFES, Johann GEROLDINGER kaj la urbestro de Arnoldstein, Erich KESSLER. Svebas la demando, kie okazos la 49-a IFES? Ni ankoraŭ ne imagas, kiu sekvos! Ĉu Rodica al Rodica?

Resumo de 2 tekstoj verkitaj de
Martin Stuppnig AFEF-Vicprezidanto
(mastuppnig@gmx.at)
kaj de
Rodica Todor prezidanto de REFA

INTERNACIA FERVOJISTO
59-a eldonjaro

Dumonata fervojfaka revuo en Esperanto kaj organo de **Internacia fervojista Esperanto-Federacio**

Prezidanto: Romano Bolognesi
Via Misa 4
IT-40139 Bologna, Italio
"co16919@iperbole.bologna.it"

Vicprezidanto: István Gulyás
Rákos u 98
HU-1155 Budapest, Hungario
"kozsu13@freemail.hu"

Sekretario: Marica Brletić
Peruanska 12
HR-10090 Zagreb
"marica.brletic@hznet.hr"

Kasisto: Laurent Vignaud
3 Allée du Haras, App 132
FR-49100 Angers
Tel: +33 (0)2 41 20 19 40
"laurent.vignaud@free.fr"

Redaktoro: Jean Ripoche
6 rue des Platanes
FR-72230 Arnage - France
Tel/fakso + 33 (0)2 43 21 16 39
"jeanripoche@wanadoo.fr"

Franca poŝtĉekkonto:
Atentu:
Ĉekoj aŭ ĝiroj al **"Laurent Vignaud"**
9 293 74 Y NANTES
(ĝirante el eksterlando, aldonu 2 eŭrojn pli por bankelspezoj)
IBAN:
FR3320041010110929374Y03237
BIC-kodo: PSSTFRPPNTE

UEA-konto: iffk-o

Apermonatoj:
Januaro, marto, majo, julio, Septembro, novembro.

Redaktofino:
Ĉiam la 10-an de la antaŭa monato

Presejo:
Generaldirekcio de MAV
Andrássy ùt 73/75
HU-1062 Budapest, Hungario

"www.ifef.net"
ISSN 1397-4270
VIG 2003.494

Faka komisiono
GV: Jan Niemann
"niemann@kabelmail.dk"
SK: D-ro Heinz Hoffmann
"Hoffmann-IFEF@t-online.de"
SK: Inĝ Ladislav Kovář
"ladislav.kovar@worldonline.cz "

Invito



La Germana Esperanta Fervojista Asocio

Informas vin pri sia 51-a jarkunveno okazonta de la 26-a ĝis la 28-a de oktobro 2007 kaj invitas vin partopreni tiun eventon.

Ĝi okazos en BAD ELSTER la plej tradiciriĉa ŝtata kuracloko en Saksio.

Jarkunveno estos aranĝita en hotelo BSM-Hotelo "Weisse Elster" kun komfortaj ĉambroj, kutimaj servoj kaj hala naĝejo.
Bonvenon en BAD ELSTER

Informoj haveblaj ĉe :
Achim Meinel, Bachstelzenstrasse 5,
14612 Falkensee
Tel : 033 22 42 58 88

Rilate la artikolon, kies titolo estas "Vojaĝo al Tibeto el Ĉinio", aperintan en paĝo 37 de IF n° 2007.2, la verkinto petas ke la titolo estu korektata al "Vojaĝo al Tibeto **en** Ĉinio".

Fervoja Koresponda Servo
S-ro Dan-Dragos ALDEA
Sos. Nicolai Titulescu 14, B1 21, Ap 69
RO-78152 Bucuresti
Retadreso: esperdragos@yahoo.com
Se vi deziras uzi la servon, bonvolu indiki viajn nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)ojn, kaj pri kiaj temoj ktp. Aldonu, se eble, internacian respondkuponon.